

《判例評釈》

船舶運行のワッチ交替制における待機時間中の船長の注意義務

△求償金請求事件、和歌山地裁御坊支部平二(ワ)一四号、平成五年一月二五日判決、
棄却(判例時報一四五八号一五四頁)。大阪高裁平五(ワ)三五一号、高裁民事二二部
平成五年七月一九日和解▽

保 久 行 弘

△判旨▽

一 商法七〇五条・七〇六条、船員法七条・一〇条・一二条は船舶の運行に関する船長の特別重い注意義務を予定している。ワッチ交替制における待機時間中も船長が常に操舵や見張りの状況について具体的に把握していることが望ましいが、一定の場合を除いて待機時間を自らの休養にあてることができることは、運行時間、回数、距離等の船舶の運行状況、船員の数、船長および船員の勤務状況、操舵に当たる船員の能力等の要素を総合的に考えて判断するしかない。

二 船長の船舶の運行および勤務状況が苛酷であり、操舵手が船員として比較的高い能力を有していた場合には、船長はワッチ交替制における待機時間中操舵手の操舵および見張りの状況について具体的に把握監督する義務を負わない。

三 待機時間中の被告の船長としての義務の内容は、船舶の運行面についていえば、船舶が港を出入りするとき、狭い水路を通過するとき、その他船舶の運行についての危険を感じえたときに限り、操舵手に対し具体的指揮監督をなし場合によっては操舵を交替するなどして右危険を回避するというものとどまる。被告は本件事故当時丙山丸の運行について危険を感じうる状況になかった。

四 被告の職務上の過失が認められないことから、原告の求償の請求が信義則に反するか否かについて判断するまでもなく、原告の求償の請求は理由がない。

△事實の概要▽

一 原告Xは、数隻の汽船を所有して木材等の運送業を営み、弟である被告Y（船長）と訴外A（機関長）とを雇用して右汽船等のうち総トン数一六七トンの丙山丸を運行させていた。Yは、外材を積載した丙山丸を香川県詫間港から和歌山県御坊港（航海時間九時間ないし一〇時間）に向けて発航させてから一時間後の平成元年七月二十四日午後二時頃、Aに操舵を交替して仮眠していた。Aは、丙山丸を自動操舵により運行していたが、同日午後三時一七分頃居眠り状態になり、同船は、沖合いの予定の航路をはずれ、陸側にずれて直進した結果、同日午後三時三〇分頃高松港の防波堤に衝突した。その後、Xは、船舶所有者として港湾所轄官庁と防波堤の破損部分の復旧工事について協議し、その復旧工事費用一〇八万五〇〇〇円を負担した。

二 YとAとは、丙山丸の運航についてワッチ交替制（船舶が昼夜航海する場合に、少なくとも二名の操船者が交替して、責任をもって海上をワッチしながら操船する方法）が採用されていたため、原則三時間交替で操舵および見張りの役割を担当するという慣行があった。右操船体制をとることはXもこれを容認していた。YおよびAの実際の拘束時間は、両者が船積にも従事していたことから、一ヶ月約三〇〇時間以上、多い場合には一ヶ月四〇〇時間近くに及んでいた。丙山丸は、午後御坊港を出港することが多く、その場合目的港に到達するのは夜中すぎから翌朝に及んでいた。丙山丸は、本件事故当時、七月二日には航海しておらず、七月二三日午後八時一五分に御坊港を出港し、七月二四日午前五時四五分詫間港に到着した。YとAとは七月二四日午前五時四五分から約二時間船積した後、同日午後一時迄休息し、丙山丸は同日午後一時詫間港を発航した。

三 本件の主たる争点は防波堤衝突事故当時に仮眠をとっていたYの船舶運行上の過失の有無である。この点について、Xは、ワッチ交替制を採用していても、Yの船長としての職務は解除されるわけではなく、仮眠をとっていたこと自体がYの職務上の過失であるとして、Yに対して防波堤の復旧工事費用につき、その代金の求償を求めた。これに対し、Yは、ワッチ交替制を採用していることやYの加重の勤務状況からして、Aの操舵中にYが仮眠をとることは許されていると解すべきであって、Yに職務上の過

失はない、と主張した。本判決は、Yの船舶の運行および勤務状況は苛酷で、Yは待機時間中に休養をとらざるを得ず、その時間中特に危険を感知する状態にもなく、Aの操舵状況について具体的に把握監督する義務まではないとして、Yの職務上の過失を否定し、Xの請求を棄却した。その判断に際しては、使用者が被用者に対する求償の請求（民法七一五条三項）に際して信義則法理を適用した判例（最高裁昭和五一年七月八日民集三〇巻七号六八九頁、判時八二七号五二頁、田上富信「民法七一五条三項にもとづく求償権の制限」ジュリスト一〇五号一七四頁）を引用して船主が船長に対する求償の請求を信義則法理で制限した最高裁判決（昭和六〇年二月一二日最高裁第三小法廷判決裁判集民事一四四号九九頁、落合誠一「船舶所有者の船長に対する求償請求が制限された事例」民商雑誌第九三巻二二六三頁以下、重田晴生「別冊ジュリスト・商法（保険・海商）判例百選〔第二版〕」一六〇頁）で示された事情が考慮されているようである。

なお、Yに職務上の過失が認められる場合に、Xが支払った防波堤の復旧工事費用についてYに対し、その代金の求償の請求をすることは信義則上相当と認められる限度に制限されるか、という問題があるが、本判決は、Yに職務上の過失を認めていないため、Xの求償の請求の制限について判断していない。

△判決理由▽

一 「商法七〇五条、七〇六条、船員法七条、一〇条、一二条は船の運行に関する船長の特別重い注意義務を予定している。このことからすれば、右の慣行〔筆者注。事実の概要二参照〕があつたからといって、その一事をもって他の船員が操舵中（以下待機時間という）船長において仮眠をとることが許されるものではない。そして、待機時間中も船長が常に操舵や見張りの状況について具体的に把握していることが望ましい。」「しかしながら、待機時間中に、船長が船の運行につき危険な状態を感知しえなくとも常に操舵にあたる船員の動向に注意すべき義務があるのか、それとも右危険を感知しえた場合に限り他の船員に対する具体的指揮命令や自ら操舵、見張りをなすといった義務が生じるのであって、右の場合を除いては待機時間を自らの休養にあててよいのかは、運行時間、回数、距離等の船の運行状況、船員の数、船長及び船員の勤務状況、操舵に当たる船員の能力等の要素を総合的に考えて判断するしかない。」

二 「Yの拘束時間は一週間に引き直すと約七〇時間から八〇時間であり、本船の運行は、長い場合には片道一〇時間に及ぶこと、夜間の航行も頻繁であることから、Yは待機時間中に休養をとらざるをえない。その待機時間中に操舵担当者の状況を具体的に把握するために連絡員を配置することなども本船では不可能であることから、Yがその待機時間中操舵担当者であるAの具体的操舵状況について把握監督することは極めて困難である。右の状況下においても、Aの経験が浅く能力に不安のある場合には、Yは船長としてその待機時間中といえどもAの操舵状況を把握しておかなければならない。しかしながら、Aが船長の資格と船員として三〇年以上の経験とを有し、船員として比較的高い能力を有していたことから、Yは、その待機時間中Aの操舵状況について具体的に把握監督する義務までではなく、待機時間を仮眠等休養にあてることは許されると解すべきである。」

三 「待機時間中もYの船長としての義務が全面的に解除されることはないが、その義務の内容は、船の運行面についていえば、船員法一〇条に規定されている船舶が港を出入りするとき、狭い水路を通過するとき、その他船の運行についての危険を感知しえたときに限り、Aに対し具体的指揮監督をなし場合によっては操舵を交替するなどして右危険を回避するというものにとどまると解される。△証拠略△によれば、本船が詫間港を発航してから本件事故に遭遇するまで、比較的危険が高いと思われる詫間港内はYが操舵しており（船員法一〇条にいう港の出入りに該当する）、港外に出てから本件事故に遭遇するまで天候その他の関係上特に危険を感知せしめるような状況にはなく、YにとってAの居眠りやそれに基づく本件事故は全くの予想外の出来事であってその危険を感知することは不可能であったと認められる。」

本船の予定の航路は、潮流の関係で選択されており、備讃瀬戸東航路のいわば裏道にあたるが、女木島から高松港防波堤まで約二キロメートルの距離があることを考慮すると、本件事故発生地域が船員法一〇条にいう狭い水路に該当するとは認められない。本件予定航路内で危険性が高い港湾の出入りおよび鳴門海峡付近では従来からYが操舵を担当してきており、瀬戸内海全般が船舶の運行にとって危険の多い場所であるとはいえ、その航海全般にわたってYが操舵を担当することは不可能である。

裁判官樋口英明の意見で棄却。

△参照条文△ 商法七〇五条・七〇六条、船員法七条・一〇条・一二条。

△本判決の検討▽

一 本判決は、「待機時間中に、船長が船の運行につき危険な状態を感知しえなくとも常に操舵にあたる船員の動向に注意すべき義務があるのか、それとも右危険を感知しえた場合に限り他の船員に対する具体的指揮命令や自ら操舵、見張りをなすといった義務が生じるのであって、右の場合を除いては待機時間を自らの休養にあててよいのかは、運行時間、回数、距離等の船の運行状況、船員の数、船長及び船員の勤務状況、操舵に当たる船員の能力等の要素を総合的に考えて判断するしかない。」(判決理由一参照)と判示して、船長の職務上の過失の有無の判断基準を示している。そうした本判決の見解は、船舶の運行に関する最高指揮者としての責任を負う船長の地位について、船長の従業員性を重視して船長を船舶所有者の被用者の範疇に含めた最高裁判決(最高裁昭和六〇年二月一二日裁判集民事一四四号九九頁、落合・前掲二六三頁、重田・前掲一六〇頁)と軌を一にするものである。

さて、本判決は、船長の待機時間中に生じた船舶の衝突事故について船長の職務上の過失の有無を判断するに際し、船長の船員法上の注意義務および操舵に当たる船員の能力の点を除けば、主に船舶所有者と船長との内部関係を考慮しているように解される。しかしながら、船長は船舶所有者から委任(または準委任)された船舶の航海を実施するに際し善良な管理者の注意をもってその航海を実施する義務を負う(民法六四四条参照)が、その際に船長の尽くすべき注意の範囲は、主に船舶所有者と船長との内部関係のみに基づいて決定されるべきものではなく、諸般の具体的事情をも考慮して決定されなければならない。このことは、船長が船舶所有者の指図に従ってその職務を行う場合にもなお船長が第三者に対して職務上の注意義務違反の責任を負う旨を定める商法七〇五条二項の規定からも明らかである。すなわち、商法七〇五条一項は、船長がその職務を行うに際し船舶所有者、備船者、荷送人その他の利害関係人に損害を与えた場合の船長の免責について、「船長ハ其職務ヲ行フニ付キ注意ヲ怠ラサルコトヲ証明スルニ非サルハ船舶所有者、備船者、荷送人其他ノ利害関係人ニ対シテ損害賠償ノ責ヲ免ルルコトヲ得ス」と定めて船長に無過失立証の責任を課しており、同条二項は、船長が船舶所有者の指図に従ってその職務を行う場合にも、船長は船舶所有者以外の備船者、荷送人その他の利害関係人に対して商法七〇五条一項に定める責任を負う旨を定める。なぜなら、船長が船舶所有者の指図に従ってその職務を行う場合にも、船舶運行の最高指揮者としての責任を負う船長は、人命財産を含む船舶共同体の安全確保のために海技免許保持者としての職務上の注意を尽くして船舶所有者の指図に従うべきか否かを決定すべき義務を負っているからである。

なお、商法七〇五条は、船長に特別な注意義務を課し、直接契約関係に立たない第三者に対しても船長が損害賠償責任を負う旨を定めているが、その趣旨は、航海中における船長の権限が広大なこと、船舶所有者に有限責任を認めたこと、船舶所有者の指図が不可能な海上において船長の注意力を鼓舞することなどにあると解されている。けれども、商法七〇五条の定める船長の責任は船長が海上運送の共同経営体の一員とみなされていた時代における船長の地位に由来するものであることから、今日のように海上労働者として船舶所有者の被用者たる地位にある船長に同条の定めるような責任を課すことは、船長にも「船主責任制限法」により責任制限が認められることになった現在、実態に即応しているとは認められず、本条の存置理由は存在しないとも解されている（戸田修三「海商法新訂第五版」七〇頁、田中誠二「海商法詳論増補版」一九一頁）。それゆえ、商法七〇五条の適用も慎重でなければならぬが、実際にも、船長に対する損害賠償請求や船舶所有者から船長への求償権の行使はあまり例がないようであり、船舶所有者と船長との内部関係に関しては、学説・判例において殆ど関心がはらわれてこなかったようである（戸田・前掲七一頁、重田・前掲一六〇頁）。

二（一）船員法上、船長は、海員を指揮監督し、かつ船内にある者に対して自己の職務を行うのに必要な命令をすることができ（船員法七条）が、船長の海員監督上の責任について、商法七〇六条は、「海員が其職務ヲ行フニ当タリ他人ニ損害ヲ加ヘタル場合ニ於テ船長ハ監督ヲ怠ラシシコトヲ証明スルニ非サレハ損害賠償ノ責ヲ免ルルコトヲ得ス」と定めて、船舶運行の最高指揮者としての船長に海員の監督責任を負わせている。同条が設けられたのは、商法六九〇条が民法七一五条一項の適用を排除している関係上（通説、最高裁昭和四八年二月一六日民集二七卷一号一三二頁）、船長の代理監督者としての責任を明らかにするためである。したがって、船長は船員の監督者として民法七一五条二項にいう「使用者ニ代ハリテ事業ヲ監督スル者」（代理監督者）に該当するから、商法七〇六条は民法七一五条二項の規定の反覆にすぎない（村田治美「体系海商法」一一三頁）。また、船長は、休養期間中も海員を監督する義務を負うものの、休養期間中に就寝したとき、その就寝中海員を監督することは不可能である。しかしながら、船長は、「平常海員ノ職務執行ニ注意シ相当ノ監督ヲ怠ラシシ場合ニ非サレハ休養中ニ生シタル海員ノ過失ニ因ル損害ニ付テモ亦其ノ責ニ任セサルヲ得ス」（大審院明治四二年六月二二日民録一五輯五九六頁）のであるから、平素から海員に必要な指示を与え指導をしておくこと、就寝前に必要な指示を与えることなどは船長の海員監督事項に属する（村田・前掲一一三頁）。

ところで、本判決で判示されたように、もしAの監督につきYに海員監督上の過失がないのであれば、Yは本件事故に基づく損害の賠償責任を負わないこととなり(商法七〇六条)、Xは支払った防波堤の復旧工事費用についてYに対しその代金の求償を請求する(民法七一五条三項に基づくと解される。)ことは理由がないことになるから、本件事故におけるYの海員監督上の過失を否定してからXのYに対する求償の請求を棄却した本判決は正当であるといわなければならない。また、本判決は、Yの海員監督上の過失(商法七〇六条)を否定するにあたり、「Yがその待機時間中操舵担当者であるAの具体的操舵状況について把握監督することは極めて困難である状況下において、Aが船長の資格と船員として三〇年以上の経験とを有し、船員として比較的高い能力を有していたことから」(判決理由二参照)、Yは、その待機時間中Aの操舵状況について具体的に把握監督する義務ではなく、待機時間を仮眠等の休養にあてることが許される、との根拠を挙げている。

しかしながら、△証拠略▽からも明らかなように、ワッチ交替制等におけるAの勤務状況は苛酷であり、そしてAが操舵中に居眠りをしていた事実は操舵に際してAの注意力が減退していたことを示すものと解されるのである。こうした状況は、Aが船長の資格と船員としての経験とに基づいて船員として高い能力を有していたとしても、まさに本判決のいう操舵上Aの「能力に不安のある場合」(判決理由二参照)に該当すると解するのが相当であるから、Yは船長として待機時間中といえどもAの操舵状況を把握しておくべき義務があったといわなければならない。また、Yは、自己の待機時間中における操舵について平素からAに必要な指示を与え指導をし、就寝に際してはそれ以前に必要な指示をAに与えておくべきであったのに、Yがそうした海員監督上の義務を履行したとの事実認定はなされていないのである。したがって、Yは、船長としてAの監督を怠ったことになり、海員の監督義務を履行しなかったことになるかと解すべきであるが、こうしたYの海員監督義務違反について本判決はさらに踏み込んだ判断をする必要があったのではないかと解される。

(2) さて、本判決は、Yの職務上の過失を否定するにあたり、Yの船舶の運行および勤務状況が苛酷であることから、「Yは待機時間中に休養をとらざるをえない。その待機時間中に操舵担当者の状況を具体的に把握するために連絡員を配置することも本船では不可能であることから、Yがその待機時間中操舵担当者であるAの具体的操舵状況について把握監督することは極めて困難である。」(本判決理由二参照)ことにその根拠を求め、Yの待機時間中の本件事故につき、Yには職務上の過失はないと判示して

いる。

しかしながら、Yの船舶の運行および勤務状況が苛酷であったことおよびYが待機時間中に操舵担当者の状況を具体的に把握するために連絡員を配置することが不可能であったことは、Yの職務上の注意義務を必ずしも免除軽減する理由にはならないと解すべきである。およそ、船長の船舶の運行および勤務状況が船舶所有者の指図によるものであり、かつ船長が船舶所有者の指図に従ってその職務を行う場合にも、船舶運行の最高指揮者としての責任を負う船長は、船舶所有者以外の傭船者、荷送人その他の利害関係人に対して商法七〇五条一項に定める責任を負うため（商法七〇五条二項）、職務上の注意を尽くして船舶所有者の指図に従うべきか否かを決定すべきである（本判決の検討一参照）。そして、船長は、航海安全上の義務として、船舶の堪航能力の有無つまり「命令の定めるところにより船舶が航海に支障ないかどうかその他航海に必要な準備が整っているかないか」を船舶の発航前に検査する義務をも負っているのである（船員法八条、商法七三八条参照）。したがって、今日、船長が海員の雇入雇止権（商法七一二条二項）を実質的に有しないとしても、船長その他の海員の船舶の運行および勤務状況が苛酷である場合には、それを改めて船舶の運行上必要な労働条件を整え、操舵担当者の状況を具体的に把握するために連絡員が必要である場合には、海員の力量・人数両面において適切な海員の配置を行うことなどはまさしく船長が尽くすべき職務上の注意義務（商法七〇五条一項、船員法八条、船員法施行規則二条の二、商法における職務上の義務と船員法における職務上の義務との関係について後述本判決の検討三参照）に該当し、これを怠れば船長の職務上の注意義務違反になる（村田・一一三頁参照）と解すべきである。それゆえ、右のような船長の職務上の注意義務違反に関して、本判決の判断には疑問がある。

三 船員法上、船長は、船舶の出入港および狭水路航行のとき、その他船舶に危険のおそれがあるときは、甲板にあって自ら船舶を指揮する義務を負い（船員法一〇条）、船舶に急迫した危険があるときは、人命・船舶・積荷の救助に必要な手段を尽くさなければならぬ（船員法一二条）。このように、船員法が定める船長の公法上の義務の中には、商法七〇五条が定める船長の職務上の注意義務を具体化・抽象化して特に船員法上の義務としたものもあり、そうした船員法上の義務は同時に海商法上の義務でもあると解される（村田・前掲一〇九頁）。

本件の場合、事故現場付近が船員法一〇条にいう狭い水路に該当にせず（判決理由三参照）、そして本件予定航路内で危険性が

高いのは港湾の出入りおよび鳴門海峡付近であるが、右場所においては従来からYが操舵を担当していたことは、△証拠略▽から明らかである。また、瀬戸内海全般が船舶の運行にとって危険の多い場所であるとはいえ、その航海全般にわたってYが操舵を担当することは不可能である、と判示する本判決（判決理由三参照）は当然の理であるから、本件事故当時、Yが丙山丸の操舵をAに交替していたこと自体が船員法一〇条に定める船長の注意義務に違反すると解することはできない。したがって、船員法一〇条に定める船長の船舶指揮義務も商法七〇五条に定める船長の職務上の注意義務を具体化したものであると解するならば、Yが丙山丸の操舵をAに交替したことは船員法一〇条に定める船長の注意義務違反に該当しないのであるから、Yは丙山丸の操舵をAに交替したことに關しては商法七〇五条が定める職務上の注意義務に違反したことにはならないと解される。それゆえ、本判決は本件事故当時にYが丙山丸の操舵をAに交替していたことについてはYの職務上の過失を否定しており、この判断は正当であるといわなければならない。

四 最後に、本判決では判断されていないが、Yに職務上の過失を認めた場合に、本件の状況下においてXのYに対する求償の請求は損害の公平な分担という見地から信義則上相当と認められる限度に制限されるか否か、について一言する。

海商法上、「船長」の概念について別段の定めはないが、海商法が規制する海上輸送手段である船舶の運行に関する最高指揮者としての責任を負う船長と船舶所有者としての関係について、最高裁は、船長の従業員性を重視して船長を船舶所有者の被用者の範疇に含め、船舶所有者がその被用者としての船長の加害行為により被った損害につき、船長に対する求償の請求が損害の公平な分担という見地から信義則上相当と認められる限度に制限されると判示した。すなわち、最高裁は、「使用者が被用者に対してするその賠償又は求償の請求については、使用者の事業の性格、規模、被用者の業務の内容、労働条件、勤務態度、加害行為の態様、加害行為の予防についての使用者の配慮の程度その他諸般の事情に照らし」て決定されるところとして損害の公平な分担という立場から使用者の求償の請求（民法七一条三項）につき、信義則法理を適用して相当と認められる限度に制限を加えた判決（最高裁昭和五一年七月八日民集三〇巻七号六八九頁判時八二七号五二頁）の立場を踏襲し、この使用者の求償権制限法理を船舶所有者が船長に對する求償の請求の場合にも適用した（最高裁昭和六〇年二月一二日裁判集民事一四四号九九頁）。このように、使用者の求償権の制限法理を船舶所有者が船長に對する求償の請求の場合にも適用することについては、判例上肯定されて、すでに確立している

ようにも解される。けれども、右の最高裁判決は、前者が燃料等の輸送および販売を営む会社の運転手による自動車事故の事例であり、後者が船長の従業員性を重視して船長を船舶所有者の被用者とみなして使用者の求償権制限法理を適用した事例である。この求償権制限法理は民法七一五条の使用者責任について論じられてきたものであり、学説も一般に使用者の被用者に対する求償の請求の制限を肯定しているように解されるものの（田上富信「使用者の被用者に対する求償権の制限」民法の争点Ⅱ一六八頁、田上・前掲一七四頁参照）、この求償権制限法理が海上運送における船舶運行の最高指揮者としての責任を負う船長に対する求償の請求に当然に適用されると解することについては疑問視する学説もある。すなわち、船長は、船舶所有者の単なる被用者としての地位にとどまるものではなく、船舶の運行についての最高指揮者として責任を負う地位を有し、船舶所有者の代理人ともなるものであることから、船舶所有者の船長に対する求償の請求の場合に求償権の制限法理を適用するに際しては、船長の従業員性を重視するか、それとも船舶運行の責任者性を重視するかが問題となる（落合・前掲二六七頁、重田・前掲一六〇頁参照）。

ところで、本件の場合、①Yの拘束時間が長期に及び夜間の航行も頻繁であったこと、②Yは船長として、Aは機関長としての職務があり、さらに両者は船積をも行っていたこと、③ワッチ交替制が採用されていたことなどは事実認定されており、そして④Yは待機時間中にAの具体的操舵状況について把握監督することが困難であったと本判決は判示しているが、このような事実関係の下において、XのYに対する求償の請求の場合に、使用者の求償権の制限法理を適用すべきか否かは、船長の従業員性を重視するか、それとも船舶運行の責任者性を重視するかによって決定されると解すべきである。すなわち、丙山丸の運行についてXがYに対して「日常的に具体的な指示命令を発していた」（最高裁平成四年四月二八日判時一四二一号一二二頁参照）場合には、Yの従業員性を重視してYをXの被用者の範疇に含めることができるのと解するのが相当であるから、Yの船舶の運行および勤務状況が苛酷であったことに起因する業務上の事故すなわち本件防波堤衝突事故についてYの責任を追求し、生じた損害をXとYにおいて公平に負担したりすることは、前述の最高裁判決等に鑑みると、信義則上相当と認められる限度の制限を受けるものと解すべきである。これに対し、Xの主張（この主張の事実認定は行われていない。）の如く、YはXより丙山丸の運行について全権限を与えられ、丙山丸の運行については出港時間やYおよびAの労働時間をも含めてYが自ら決定しており、さらに丙山丸の運行についてXがYに対して「日常的に具体的な指示命令を発して」いなかったのであれば、Yの従業員性を重視してYをXの被用者の範疇に

含めるべきではなく、Yの最高指揮者としての責任者性を重視すべきであるから、本件事故に基づくXのYに対する求償の請求の場合に使用者の求償権制限法理を適用すべきではないと解するのが相当である。

△追記▽ 本件の資料等の入手については、大阪弁護士会の山根宏弁護士のご協力を得ました。